

Яковлев В. И.

*Научный руководитель: д-р.экон.наук, проф. Колодин В.С.
Байкальский государственный университет
г. Иркутск*

ЗАКУПОЧНАЯ ЛОГИСТИКА КАК КАТАЛИЗАТОР РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Аннотация. В основе функционирования любого предприятия вне зависимости от организационно-правовой формы находится обеспечение материально-техническими ресурсами. Проводя анализ закупочной деятельности предприятия, следует отталкиваться от карты целей и задач закупочной логистики для выяснения слабых мест в обеспечении предприятия необходимыми материальными ресурсами. В статье рассматривается возможность для предприятия, находящегося в приграничном регионе, совершать закупки в Монголии сырья, необходимого для своего функционирования и улучшения конкурентоспособности. Приводятся методики расчета стоимости доставки и массового выхода сырья разных сортов. Также в статье проводятся необходимые расчеты и подробный анализ вариантов закупки и доставки сырья. Оценивается полученный экономический эффект и соответствие представленных результатов карте целей закупочной логистики.

Ключевые слова: закупочная логистика, управление закупками, материальные ресурсы, цели закупочной логистики, задачи закупочной логистики, мясопереработка.

Yakovlev V. I.

*Scientific supervisor: PhD, Professor Kolodin V.S.
Baikal State University
Irkutsk*

PROCUREMENT LOGISTICS, AS A CATALYST FOR CROSS-BORDER RELATIONS

Abstract. The heart of the functioning of any company, regardless of the legal form is providing material and technical resources that studied by procurement logistics. When analyzing the procurement of the company, should start from the maps the goals and objectives of purchasing logistics for finding weaknesses in providing businesses the necessary material resources. The article deals with the possibility for an enterprise located in the border region to make the purchase of raw materials in Mongolia because this is necessary for its operation and to improve competitiveness. The technique of calculating the cost of shipping raw materials and of calculating the mass exit of different varieties of the meat. Also this article has the necessary calculations and a detailed analysis of options for the purchase and delivery of raw materials. It describes the economic effect of the project and compliance with purposes of the procurement logistics.

Keywords: procurement logistics; procurement management; material resources; purpose of purchasing logistics; procurement logistics tasks; meat processing.

Как известно, закупочная логистика – это управление материальными потоками в процессе обеспечения предприятия материальными ресурсами [2, с.12]. С точки зрения перспектив развития мясоперерабатывающей промышленности Забайкальского края, одной из важнейших целей развития закупочной логистики является необходимость обеспечения непрерывного потока сырья, поставок комплектующих и предоставления услуг, необходимых для работы компаний, производящих мясную продукцию [3, с.94].

Достижение данной цели требует выполнения задач, способствующих рационализации системы закупок, основными из которых являются:

- определение структуры закупок;
- выбор поставщика;
- определение объема закупок;
- формирование оптимальных условий закупок [1, с.74].

В настоящий момент у мясоперерабатывающих предприятий Забайкальского края появилась хорошая перспектива для роста т.к. потенциальным рынком сбыта продукции может стать, ранее недоступный для российской продукции мясопереработки, рынок Китайской Народной Республики. Мясная

промышленность Забайкальского края в достаточной мере обеспечена необходимыми ресурсами и условиями для успешного функционирования: накоплен производственный потенциал, имеются свободные производственные мощности по ряду производств, имеется определенный кадровый потенциал. Однако слабым местом в ресурсном потенциале отрасли является недостаточная сырьевая база. Попытаемся обосновать данное заключение анализом сырьевых возможностей одного из лидеров данной отрасли в Забайкальском крае ООО «Маккавеевский пищекомбинат».

По данным статистической отчетности ООО «МПК-Сельхоз», загруженность мощностей данного предприятия составляет только 50%. В 2014 году предприятие использовало 610 тонн говядины (366 тонн блочной говядины и 244 – говядины на кости). При этом произведено было 4536 тонн продукции (4023 тонны в 2013 году). Таким образом, для стопроцентной загрузки производственных мощностей необходимо дополнительно закупить 610 тонн мяса.

Нельзя отрицать, что производители мясопродуктов Забайкальского края не первый год закупают мясо в Монголии, но оформляется и ввозится это мясо через республику Бурятия, а не напрямую. Однако из-за довольно равномерного распределения стада КРС по территории Монголии, поставки могут осуществляться из аймака Дордон, который располагает стадом КРС в размере 1392,2 тыс. голов скота, через пункты пропуска Верхний Ульхун или Соловьевск, а так же из аймака Хэтий (3268,8 тыс. голов скота) через пункт пропуска Верхний Ульхун. Помимо монгольского мяса предприятиями края используется мясо из стран Латинской Америки. Латиноамериканское мясо оформляется в одном из морских торговых портов Санкт-Петербурга и следует до Читы железнодорожным маршрутом протяженностью 6856 километров. С точки зрения расстояния транспортировки, даже поверхностного анализа достаточно, чтобы обосновать эффективность поставки мяса из Монголии. Однако для более убедительных выводов, в расчётах эффективности необходимо учитывать большее количество факторов, в том числе вид транспорта, его грузоподъемность, условия поставки и проч. Целью наших расчетов являлось сравнение эффективности маршрутов транспортировки мясного сырья от границ РФ до предприятий Забайкальского края. Оценка затрат на транспортировку с учётом данных факторов представлена в таблице 1.

Протяженность маршрутов взята из атласа автодорог и атласа железных дорог Российской Федерации. Грузоподъемность транспорта, средняя скорость движения, расход топлива взяты из технических характеристик данного вида транспорта. Цена дизельного топлива составляет 35 рублей за литр. В расчетах стоимости транспортировки использовались данные по стоимости услуг компании ООО «Деловые линии». Стоимость часа работы авторефрижератора составляет 1500 рублей. Стоимость погрузки составляет 4000 рублей (включены погрузочные работы и «простой» транспорта). Альтернативой поставкам из Монголии являются импортные поставки из Уругвая (Латинская Америка), которые осуществляются через Санкт-Петербург и используются предприятиями в настоящее время.

Таблица 1

Сравнительная стоимость транспортировки

| Название маршрута | Верхний Ульхун | Соловьевск авто | Соловьевск ж/д | Санкт-Петербург |
|---|----------------|-----------------|----------------|-----------------|
| Расстояние, км | 312 | 468 | 427 | 6856 |
| Вид транспорта | Авто | авто | ж/д | ж/д |
| Грузоподъемность транспортной единицы, кг | 20000 | 20000 | 47000 | 47000 |
| Стоимость транспортировки, руб. | 28336 | 40504 | 80000 | 300000 |
| Транспортные издержки на 1 кг мяса, руб. | 1,42 | 2,03 | 3,08 | 11,55 |
| Контрактная цена 1 кг мяса, \$ | 2,88 | 2,88 | 2,88 | 2,90 |
| Контрактная цена 1 кг мяса, руб. | 149,76 | 149,76 | 149,76 | 150,80 |
| Итого за 1 кг, руб. | 151,18 | 151,79 | 152,84 | 200,56 |

Наиболее выгодной с экономической точки зрения является транспортировка мяса по маршруту Верхний Ульхун – Чита, однако использованию данного маршрута может препятствовать неразвитость

инфраструктуры на территории Монголии. Уровень развития дорожной инфраструктуры позволяет осуществлять автомобильные перевозки грузовым транспортом, но делает их дорогостоящими по причине наличия только грунтовой дороги, что в свою очередь повлечет необходимость постоянного ремонта подвижного состава монгольской стороны. При этом следует учитывать, что потенциальная выгода поставок больших объемов мяса для Монгольской стороны будет способствовать развитию приграничной, инфраструктуры, к тому же развитие данного участка границы уже намечено в планах Правительства Монголии. Таким образом, наличие хотя бы протокола о намерениях между бизнесменами России и Монголии станет отправной точкой в реализации этого проекта.

При сравнении авто- и ж/д- маршруты из Соловьевсканаиболее выгодным оказывается автомаршрут т.к. изначально предусматривает доставку «до дверей», тогда как при использовании ж/д- маршрута необходимо будет дополнительно привлекать транспортные средства, находящиеся на балансе предприятия, для перевозки груза с грузового двора непосредственно до предприятия. К тому же перегрузка товара и стандартизированный график делают ж/д маршрут гораздо менее конкурентным по сроку поставки.

Маршрут доставки латиноамериканского мяса от МТП Санкт-Петербург по железной дороге гораздо более затретен в пересчете на 1 кг мяса. Так же учитывая факт покупки этого мяса у оптовых поставщиков, а не напрямую у производителя, учитывалась минимальная торговая наценка оптовика (30%) и уплаченный им НДС в размере 10% от добавленной стоимости. Однако, несмотря на более высокую цену мясного сырья, перевозки по данному маршруту осуществляются, а данное сырье используется всеми мясоперерабатывающими предприятиями края.

Таким образом, наиболее эффективной с экономической точки зрения представляется доставка мясного сырья автотранспортом через ДАПП Верхний Ульхун. Проект импорта мяса из Монголии через пункт пропуска Верхний Ульхун помимо своего прямого назначения – обеспечения сырьем предприятий края, будет способствовать развитию прилегающей инфраструктуры как с российской, так и с монгольской стороны, обеспечит модернизацию пункта пропуска Верхний Ульхун в рамках программ ФТС России, а так же способствует получению компетенции на оформления мяса Читинской таможней. Данный проект может стать отправной точкой для развития товарооборота между Забайкальским краем и аймаком Дорнод Монголии. Реализации проекта будут способствовать налаженная схема поставок мяса из Монголии предприятиями Бурятии, а так же наличие в административном центре аймака – городе Чойбалсан хладокомбината, который может стать центром ветеринарно-санитарного контроля.

Опираясь на карту целей закупочной логистики и выводы по проекту, можно констатировать, что проект закупки мясного сырья в Монголии:

- a) позволяет обеспечить непрерывный поток сырья из Монголии в Забайкальский край;
- b) рассчитан на государственные инвестиции в модернизацию приграничных пунктов пропуска, которые увеличивают эффективность данного проекта;
- c) позволяет осуществлять поставки от нескольких частных поставщиков с территории Монголии с привлечением одной государственной заготовительной конторы;
- d) направлен на использование монгольского сырья только с целью промышленной переработки.

Литература:

1. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник. М.: ИТК "Дашков и Ко", 2004. 408 с.
2. Залманова М.Е. Закупочная и распределительная логистика. Саратов, 1992. 82 с.
3. Козловский В.А., Козловская Э.А., Савруков Н.Т. Логистический менеджмент. М.: Лань, 2002. 272 с.

Л.И. Гадршина

Научный руководитель: ст. препод.Сазанов О.В

Елабужский институт Казанского (Приволжского) Федерального университета

г. Елабуга

КОНТРОЛЬ РИСКОВ ПРОВЕДЕНИЯ ВЫЕЗДНЫХ НАЛОГОВЫХ ПРОВЕРОК СУБЪЕКТОВ МАЛОГО БИЗНЕСА

Аннотация. В представленной статье рассматриваются критерии проведения выездных и камеральных налоговых проверок субъектов малого бизнеса, нововведения в этой сфере деятельности.

Ключевые слова:налоговые проверки, налоги, расходы, прибыль, налогоплательщик.